

# COOPERAZIONE MEDITERRANEA

CULTURA • ECONOMIA • SOCIETÀ



## Isole nella storia

1-2

2003

GENNAIO/AGOSTO  
• ANNO III •

Isole tra utopia e identità • Commerci, guerre  
e culture tra Africa ed Europa • Isole rifugio  
• Isole crocevia di civiltà • Il Mediterraneo  
tra cristiani, ebrei e musulmani •

AM  
ANNO  
EDIZIONE

## Le tecnologie marittime degli Ottomani

NICOLA MELIS

Uno dei luoghi comuni acquisiti dalla storiografia occidentale è l'idea che l'Impero ottomano sia stato una potenza continentale, senza una tecnologia navale propria, i cui interessi marittimi furono limitati esclusivamente, o quasi, alla prosecuzione del *jihād* sui mari. Secondo tale convinzione la flotta dello stato ottomano, pur svolgendo per un certo periodo la parte di potenza militare mediterranea, al punto da sconfiggere Venezia e occupare importanti avamposti marittimi nel Mediterraneo orientale, rimane sempre un'appendice militare delle forze di terra, incapace di svolgere un ruolo militare e commerciale autonomo<sup>1</sup>.

Tuttavia, a partire dagli anni Sessanta del secolo appena trascorso, nuovi approfonditi studi sulle fonti ottomane (resi possibili anche dalla maggiore disponibilità delle autorità turche all'apertura degli Archivi ottomani nei confronti degli storici occidentali) e una rilettura delle fonti già note, hanno individuato una decisa politica ottomana nei mari, inserita in un contesto mondiale.

In questo senso si segnalano i lavori di studiosi come Palmyra Brummett<sup>2</sup>, Kate Fleet<sup>3</sup>, Suraiya Faruqi<sup>4</sup>, Salih Özbaran<sup>5</sup>, Dina Rizk Khoury<sup>6</sup> ecc., tutti tesi, in un modo nell'altro, a rivalutare il ruolo marittimo degli Ottomani fin dal primo periodo, cercando di ridiscutere quella che è stata definita una «virtual blindness in Ottoman historiography»<sup>7</sup>.

Anche per quanto riguarda la formazione della marina ottomana, la trattazione storiografica moderna è stata piuttosto scarsa<sup>8</sup>. Gli storici partivano spesso da

1. Palmyra Brummett cita una recente pubblicazione (MARC KESSLERBY ET AL., *Societies and Cultures in World History*, New York 1995, p. 453) in cui si ribadisce che «in the Mediterranean, the Ottomans did not have the commercial fleet that the christian powers possessed», in PALMYRA BRUMMETT, *The Ottomans as a World Power: What We Don't Know about Ottoman Sea-Power*, in KATE FLEET (ed. by), *The Ottoman and the Sea*, in «Oriente Moderno», XX (LXXXI), n.s., 1 - 2001, p. 3.

2. PALMYRA BRUMMETT, *Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery*, State University of New York Press, Albany 1994.

3. KATE FLEET, *Early Turkish Naval Activities*, in ID., (ed. by), *The Ottoman and the Sea* cit., pp. 139-158.

4. SURAIYA FARUQI (ed. by), *Special Issue on Ottoman Trade*, in «New Perspectives on Turkey», 5-6 (1994).

5. SALIH ÖZBARAN, *The Ottoman Response to European Expansion. Studies on Ottoman-Portuguese Relations in the Indian Ocean and Ottoman Administration in the Arab Lands during the Sixteenth Century*, Analecta Istiniana XII, Isis, Istanbul 1994.

6. DINA RIZK KHOURY, *Merchants and Trade in Early Modern Iraq*, in «New Perspectives on Turkey», 5-6 (1991), pp. 53-86.

7. FLEET (a cura di), *The Ottoman and the Sea* cit., p. III.

8. İMAM H. UZUNÇAMLI, *Osmanlı Devletinin Akdeniz ve Balıkcı Tüplüleri*, Türk Tarih Kurumu

un assunto, non supportato dai dati storici: per lungo tempo non sarebbe esistita una vera marina ottomana ma, piuttosto, una rete di pirati e corsari turchi indipendenti, al servizio del Sultano ottomano, a seconda della necessità del momento. Se è indubbio il ruolo dei pirati turchi, è anche vero che l'impegno dei turchi nel mare non può essere ridotto a tale variabile.

In termini generali, lo sviluppo in senso marittimo dell'Impero ottomano rappresenta, in qualche modo, un'inversione di tendenza rispetto alle precedenti esperienze statali turche: per esempio l'impero selgiuchide di Rum (1186-1310) e numerosi tra gli stati e staterelli sorti dalla dissoluzione selgiuchide, in cui le questioni di mare, specialmente commerciali, sono spesso ignote<sup>10</sup> e dove restano fuori dalla sfera d'influenza turca i principali centri di commercio. Anche se, va detto, la conoscenza della materia è lungi dall'essere completa. Inoltre, esistono stati come Mentepe e Aydin che fin dai primi anni del secolo XV sono particolarmente coinvolti in attività marittime piratesche<sup>11</sup>.

Le zone costiere dotate di porti, essenziali nel commercio dell'area, si sforzano di mantenere la propria indipendenza. Oltre a Genova in Crimea, a Venezia nel Mar Egeo e in Grecia, acquista prestigio e potere il Levante. Si tratta di ambienti dove prevalgono popolazioni non turche, come per esempio i greci e gli armeni, influenzati tutti dalle repubbliche marinare italiane. Tra gli altri stati, si pensi all'Impero di Trebisonda nel versante nordorientale dell'Asia Minore<sup>12</sup>, il cui porto fino al XV secolo funge da arteria principale del commercio verso l'Azerbayjan e la Persia settentrionale; il porto di Costantinopoli, ultimo punto di forza della decaduta Bisanzio<sup>13</sup>; il Regno di Cilicia (Armenia Minore) a sud, poi dissoltosi in una miriade di staterelli<sup>14</sup>; ad occidente Smirne, principale porto della regione; Salonicco, seconda in importanza solo a Costantinopoli.

Lo stesso sultanato mamelucco non svolge un ruolo determinante nell'assetto marittimo dell'area, limitandosi a fare da intermediario commerciale. Tuttavia, lo studio della propensione al commercio del sultanato mamelucco è in fase di approfondimento<sup>15</sup>.

(TTK), Ankara 1948, p. 20; İsmail BOSTAN, *Ottomans Bahriye Tefhidi: XVII Yüzyıldan Terakki-i Amire*, TTK, Ankara 1992; COLIN INGBER, *The Navy of Süleyman the Magnificent*, in AO, 6 (1980), pp. 211-281; Id., *The Cost of Naval Warfare. The Accounts of Hayreddin Barbarossa's Herceg Novi Campaign in 1512*, in *Archivum Ottomanicum* (AO), 4 (1972), pp. 203-216; HENRY & RENÉE KAHANE, ANDREAS THÉRY, *The Lingua Franca in the Levant*, Urbana 1958 (ristampa: ABC, Istanbul 1988), pp. I-XVI e I-45.

9. Sul periodo turco anteriore agli Ottomani cfr. CLAUDE CAHEN, *La Turquie Pré-Ottomane*, Istanbül-Parigi 1987<sup>2</sup>, (trad. ingl.: *Pre-ottoman Turkey*, Londra-N.Y. 1967).

10. ROBERT MANTRAN, *La transformation du commerce dans l'Empire ottoman au XVIII<sup>e</sup> siècle*, in THOMAS NAFF, ROGER OWEN (ed. by), *Studies in Eighteenth-Century Islamic History*, in «*Papers on Islamic History*», 4 (1977), pp. 220-235.

11. FLEXY, *Early Turkish Naval Activities* cit., p. 130.

12. Il Regno di Trebisonda (in turco *Trahan*) fu conquistato nel 1461 dagli Ottomani, cfr. STANBOLIU SAUER, *History of the Ottoman Empire and Modern Turkey*, CUP, Cambridge 1976, pp. 62-63.

13. È ben noto che la presa di Costantinopoli ad opera degli Ottomani avvenne tra il 27 e il 31 del maggio 1453, in particolare cfr. STEVEN RUNCIMAN, *The Fall of Constantinople*, CUP, Cambridge 1965 (trad. it. *La caduta di Costantinopoli*, Feltrinelli, Milano 1968); FRANZ BASTINGER, *Muhammed il conquistatore*, Einaudi, Torino 1957.

14. La dissoluzione del Regno d'Armenia avvenne nel corso del XIV secolo.

15. WALTER J. FISCHER, *The Spice Trade in Mamluk Egypt*, in JESHO, 1-II (1957), pp. 157-174; Ca-

Qualche traccia di presenza turca nei mari, comunque, si riscontra già in epoca preottomana e ancor prima dei citati casi di Menteşe e Aydin: secondo le cronache bizantine vi furono numerose spedizioni navali turche nel Mar Nero e nel Mar Egeo già nel secolo XI. Si trattava, tuttavia, di corpi militari di terra che si avvalevano delle competenze marittime di popolazioni costiere.

Le prime vere attestazioni riguardanti l'esistenza di una marina turca risalgono al secolo XIII allorché i Selgiuchidi conquistano alcuni sbocchi sul mare di una certa rilevanza strategica. In particolare, i tratti di costa che includono i porti di Alanya e Antalya sul Mediterraneo a sud dell'Anatolia e il porto di Sinop a nord, sul Mar Nero.

I governatori selgiuchidi di stanza sulla costa hanno il titolo di «comandante del mare» (*denizin beylerbeyi*). Nelle cronache e nei documenti bizantini sono numerosi i riferimenti ad azioni navali; inoltre, i resti del castello di Sinop forniscono una documentazione archeologica<sup>16</sup>. Risale, invece, all'ultimo scorcio del XIV secolo l'importanza, sulla costa occidentale, del porto di Ayasuluk<sup>17</sup>, il quale conobbe un discreto sviluppo, anche se si trattò soltanto di un caso episodico.

Ma il momento di svolta per lo sviluppo marittimo nella cultura turca, intesa in senso ampio, si attua con l'acquisizione, da parte dell'Impero ottomano, dell'esperienza corsaro-pirataica turca. Essa si sviluppò nel Mediterraneo negli anni che caratterizzano l'ascesa degli Ottomani<sup>18</sup>, culminata con la conquista di Costantinopoli (maggio 1453), prima, e del Sultanato dei Mamelucchi, poi (gennaio 1517). Ad attestare questo nuovo interesse per il mare, vi è la costruzione di un arsenale nella penisola di Gelibolu nel 1390.

Con l'unificazione politica della Penisola anatolica, buona parte delle forze autonome che caratterizzavano la società ottomana delle origini, basate principalmente sulla cultura della società di frontiera, nomade e militante, confluiscono nel nuovo sistema sociale ottomano, stanziale e urbanizzato, e acquisiscono un ruolo più strutturato che in passato<sup>19</sup>. Tra queste forze autonome è proprio la categoria

FROM WERT, *Les marchands d'épice sous les sultans Mamelouks*, in «Cahiers d'Histoire Egyptienne», 7-11 (1955), pp. 81-147; SUBHI LABIB, *al-tijara al-hirimiyya wa naibatu Mir fi l-waqt al-wasit*, in «Bulletin de la Société Egyptienne d'Études Historiques», 4 (1952), pp. 5-63. Sull'ultimissima fase dei Mamelucchi e delle loro relazioni commerciali cfr. BAUMGART, *Ottoman Supremacy* cit.

16. BASIM DARROT, lemma *Sinop*, in «İslam Ansiklopedisi».

17. Sora sul luogo ove si trovava l'antica Efeso, Ayasuluk, Alesoluk per gli italiani, divenne il più grosso centro di pirateria e commercio della costa occidentale dell'Asia Minore. Governata dalla dinastia turca dei Menteşeoglu, era in buoni rapporti con alcuni staterelli cristiani. La descrizione delle loro spedizioni navali sono oggetto del poema storico del XV secolo di Halil Enveri, (*Distihname Enveri*). Nel 1421 il piccolo stato turco viene, però, assorbito dall'emergente stato ottomano, cfr. İNCEK MELİHOĞLU, *Le Destan d'Umar Paşa*, Paris 1954.

18. HALİL SAHİLLİOĞLU, *Akdeniz'de Korsanlara Karşı Düşen Abulî Çelebi'nin Muhababı*, in TD, 17-18 (1963), pp. 241-256; ALBERTO TENENTI, *Venezia e i corsari*, Laterza, Bari 1961; SALVATORE BIONDI, *I corsari nel Mediterraneo*, Mondadori, Milano 1986.

19. Per una discussione sul ruolo avuto dalla riunificazione della Penisola iberica nella politica delle due potenze iberiche e una comparazione con la Penisola anatolica, cfr. CHARLES A. HESS, *The Forgotten Frontier. A History of the 16th Century Ibero-African Frontier*, University of Chicago Press, Chicago 1978; ID., *The Moriscos: an Ottoman Fifth Column in Sixteenth Century Spain*, in «The American Historical Review», 74-1 (1968), pp. 1-25.

dei pirati turchi indipendenti, ora al servizio della Porta, a rappresentare una delle acquisizioni migliori in riferimento alla fondazione di una entità marittima in seno allo Stato.

La storiografia occidentale ha spesso trascurato la stessa relazione che esiste tra lo stabilirsi della capitale a Costantinopoli<sup>20</sup> e il contestuale sviluppo della flotta ottomana. Si potrebbe, infatti, assumere il 1453 come l'anno in cui l'Impero ottomano diventa una vera potenza navale. È in quella data che la Porta acquisisce una posizione geostrategica essenziale per uno sviluppo in senso navale: l'edificazione dell'arsenale di Tophane, nei pressi di Istanbul, è emblematica in questo senso. La costruzione della nuova flotta, le cui dimensioni e i cui costi non conoscono precedenti nella storia ottomana e turca, in generale, descrivono una nuova propensione verso il mare, in primo luogo il Mediterraneo. Il nuovo approccio è determinato, oltre che dalla favorevole posizione geografica e da considerazioni di carattere economico e politico, dalla presa di coscienza di poter prevalere sulla Repubblica di Venezia non più solo in ambito terrestre, ma anche marittimo.

La flotta diviene ora strumento di potere e di propaganda del regime ottomano: attraverso la forza e le dimensioni di una flotta imperiale, come già era accaduto con l'esercito di terra, si esprime tutta la magnificenza di uno stato in espansione.

È la flotta, inoltre, che garantisce la difesa delle coste del Peloponneso (Pello) e delle spedizioni navali dei musulmani che giungevano dall'Oceano Indiano. Il Mar Rosso, infatti, era sempre più insidiato dai Portoghesi, i cui piani prevedevano, oltre alla sostituzione delle tradizionali rotte delle spezie con quella passante per il Capo, la conquista delle stesse, con l'occupazione finale dell'Egitto<sup>21</sup>. La celebre missione di Pero da Covilhã e Afonso de Paiva, datata 1487-90, seguita da quella del solo Pero da Covilhã<sup>22</sup> del periodo 1490-92 (93?), miravano certamente a raggiungere le rotte del leggendario Prete Gianni (*Prete João*), ma servivano anche a raccogliere informazioni relative al commercio delle spezie e, eventualmente, ad attuare la conquista dell'Egitto<sup>23</sup>. Il Portogallo avrebbe così ottenuto il monopolio completo del commercio delle spezie controllandone le vie.

Sviluppo  
della flotta

20. Per approfondimenti cfr. CHARLES A. HISS, *The Evolution of the Ottoman Sultan's Empire in the Age of Oceanic Discovery, 1453-1521*, in «American Historical Review», LXXV-7 (1970), pp. 1070-1099; STEVEN RUNCIMAN, *The Fall of Constantinople* (cit.), pp. 211 e 16.

21. Questo disegno espansionistico è comune anche alla Spagna. In un discorso pronunciato al Re Filippo II d'Aragona in seguito anche re di Portogallo per la scomparsa di Sebastião de Bragança, in occasione della campagna d'Ungheria del 1566 si legge: «Preso l'Egitto ne viene ancora per conseguenza tutta annessa tutta l'Arabia, e tutto il «sin fino all'ultima foce del Mar Rosso, che comprendendo quei Paesi con le forze dell'Egitto, restando il Turco privo di essi non essendo via di passaggio [...]». Estratto dal *Discorso al Re Filippo di Spagna mostrandoli il modo e facilità d'acquiescere l'Egitto e l'Arabia, così che il Turco si trova impicinato nelle guerre d'Ungheria*, in «Bibliotheca Lusitana», XXXV, Symmlicia Lusitana, t. 27, ff. 406.

22. Sul due viaggi di Pero da Covilhã vedasi la classica opera CENCIO DE FICALHO, *Viaggi di Pero da Covilhã*, Coll. Extra, IN-CM, Lisboa 1988 (riedizione dell'opera del 1898). cfr. anche L. F. BARRETO (a cura di), *Por mar e terra, Viaggi di Bartolomeu Dias e Pero da Covilhã*, Biblioteca Nacional, Lisboa 1988.

23. HISS, *The Evolution of the Ott.*, pp. 1075-1086.

Sotto il regno del sultano Mehmet il Conquistatore (1444-46 e 1451-1481), infatti, l'egemonia marittima esercitata dai Veneziani e dai Genovesi viene ridimensionata in maniera vistosa, tanto nell'area egrea quanto nel Mediterraneo orientale e addirittura annullata nel Mar Nero, fino ad allora in mano ai Genovesi.

Secondo quanto riportato nella cronaca delle guerre marittime degli Ottomani, *nahfesi ül-bihar fi esfir ül-bihār*<sup>24</sup>, da Kârib Çelebi, noto anche come Hâkî Halife (1017-67 a.H. / 1609-57 d.C.), nel maggio del 1499 una flotta ottomana, composta da circa 290 imbarcazioni di varie dimensioni, sconfigge per la prima volta una flotta veneziana. Tale vittoria assume dal punto di vista psicologico un'importanza ben superiore all'effettiva portata dello scontro: è da quel momento che gli Ottomani acquisiscono coscienza della loro effettiva forza sui mari.

Il successore di Mehmet, Bâyezit II *Veli*, pur non trascurando la dimensione militare propria dello stato ottomano nei primi secoli della sua esistenza (1500-1600), cerca di consolidare l'assetto territoriale dell'Impero puntando anche al rafforzamento della flotta. Sarà tuttavia il sultano Selim (1512-20), con la conquista dell'Egitto e l'ingerenza sempre maggiore nelle vicende meditteranee, a beneficiare delle risorse predisposte dal predecessore. Uno dei fattori principali della potenza degli Ottomani va individuato nell'abbondanza di risorse naturali di cui gode l'Impero, elemento essenziale questo per il mantenimento di un esercito e di una flotta. Le competenze del personale di bordo, invece, vennero parzialmente ottenute attraverso la nomina di pirati e corsari turchi veterani a cariche prestigiose in seno alla marina. Kemal Re'is è forse il più celebre tra questi, anche per il fatto di essere contemporaneamente zio e maestro dell'ancor più celebre ammiraglio e cartografo Piri Re'is.

Secondo numerosi storici, agli albori del XVI secolo l'Impero ottomano poteva vantare la flotta migliore del Mediterraneo<sup>25</sup>. Senza dubbio, una delle principali ragioni che hanno condotto alla fine dell'Impero Mamelucco fu il trovarsi in mezzo a due potenze navali quali l'Impero ottomano e quello Portoghese senza possedere una propria flotta.

Come reazione al paventato arrivo dei Portoghesi nel Mar Rosso a minaccia dei *Hamawayn*, cioè dei Luoghi Santi della Mecca e di Medina, e in particolare del vicino porto di Gedda, i Mamelucchi si rivolsero agli Ottomani, i quali misero in evidenza le proprie potenzialità sui mari e, nel contempo, misero a nudo la debolezza e l'inconsistenza marittima di chi li aveva chiamati in soccorso<sup>26</sup>.

#### La flotta ottomana

Per alcuni decenni del XVI secolo, all'apice del suo successo militare, la marina ottomana è considerata la più potente del Mediterraneo. L'imbarcazione utilizzata nella flotta è, in termini molto generici, la galera da guerra in assetto da

24. KÂRIB ÇELEBİ, *nahfesi ül-bihar fi esfir ül-bihār*, *Musavvirâta*, İstanbul 1142 a.H. / 1728-29 d.C., p. 18.

25. Tra gli altri cfr. VITORENO MAGALHÃES GODINHO, *A viagem mundial de 1517-1524 e o império português*, in «Ensaio Sobre a História de Portugal» (2 voll.), Lisboa 1968, II, pp. 142-153.

26. Per approfondimenti sugli eventi che caratterizzarono le relazioni mameluco-ottomane cfr. PALMYRA BRUMHETT cit.: JEAN-LOUIS BACQUÉ-GRAMMONT, ANNE KROELL, *Mamlouk, Ottomans et Portugais en Mer Rouge. L'Affaire -de Djeddah en 1517. Supplément aux «Annales Islamologiques», Cahier 12, Le Caire 1988.*

combattimento, la stessa imbarcazione utilizzata all'epoca in tutto il Mediterraneo<sup>27</sup>. Per le sue caratteristiche, infatti, il galeone non era adatto alle acque mediterranee come nave da guerra. Neanche il Portogallo e la Spagna ne facevano uso, nonostante le loro flotte oceaniche fossero costituite in buona parte da tale tipo di imbarcazione. Per le sue dimensioni e la sua artiglieria, il galeone si prestava bene all'assetto da battaglia; era ben armato e disponeva di artiglieria pesante in entrambe le fiancate. Le tattiche di battaglia con la galera prevedevano invece un bombardamento a distanza (era possibile far fuoco solo dalla prua) e un successivo accanimento da parte dell'equipaggio: il momento tipico della battaglia di mare era costituito dallo scontro corpo a corpo, esattamente come nella battaglia terrestre. L'artiglieria pesante, infatti, risultava essenziale più nelle battaglie che si svolgevano tra galeoni, dove pure non mancava la fase di abbordaggio.

Le galere si rivelarono inadeguate alla guerra di tipo oceanico: le galere ottomane, di stanza a Suez e Basra sotto il regno di Süleyman, non furono in grado di eliminare il pericolo portoghese nelle aree di Hormuz e Goa. Le più importanti spedizioni ottomane nell'area dell'Oceano Indiano andarono tutte incontro al fallimento anche a causa della netta inferiorità delle galere rispetto alle caracche portoghesi. È innegabile, ad ogni modo, che le galere presentassero dei vantaggi, come l'estrema manovrabilità e la possibilità di navigare lungo le coste senza essere avvistate. Inoltre, non incontravano problemi neanche nei giorni di calma piatta, mentre i galeoni restavano forzatamente fermi<sup>28</sup>.

La flotta ottomana non si distingueva più di tanto per composizione dalle flotte delle altre potenze mediterranee<sup>29</sup>. Anche il linguaggio nautico e la denominazione delle imbarcazioni sono debitori della tradizione marittima mediterranea. Tuttavia, non sempre l'individuazione della similitudine tra gli elementi della flotta ottomana e le flotte europee risulta agevole<sup>30</sup>. Tenendo conto che non è possibile individuare tutte le denominazioni utilizzate nella marina ottomana per i diversi tipi di nave<sup>31</sup>,

27. E.C. LAMB, *Muslim Ships and Shipbuilders of the Renaissance*, Johns Hopkins, University Press, Baltimore 1934.

28. KAHANE, THÉZE, *The Lingua Franca in the Levant* cit.

29. Per dare un'idea delle tipologie di nave presenti nella flotta ottomana ci sembra utile indicare l'arsenale di Gedda (Gudda/Cidda) come si presentava successivamente allo scontro avvenuto nel 1517 tra Mamelucchi e Portoghesi. La testimonianza, quale risulta da un importante documento ottomano conservato nell'Archivio del Palazzo del Topkapı ad Istanbul sotto la collocazione E 6455, risale al 10 *İa'ibn al-mu'aggiy* 931 *hijrî* (corrispondente al 2 giugno 1525 d.C.). In tale documento è data una lista dettagliata delle imbarcazioni e degli armamenti che furono utilizzati qualche anno prima per fronteggiare il Portogallo (il *Parmuqıl bîdîn* del documento). L'arsenale è composto da sei bastarde (*ahır qit'a bastarde*); otto galere (*sehiz qit'a qadın*); tre galeone (*üç qit'a qahıne*); due caicchi (*bir qayak*); di cui uno ancorato in pessime condizioni.

30. L'organizzazione della flotta ottomana è ben documentata sia nelle fonti europee, che in quelle ottomane. È difficile, tuttavia, individuare la corrispondenza tra un termine utilizzato per indicare un tipo di nave e l'imbarcazione stessa.

31. Un esempio emblematico in tal senso è rappresentato dal termine *fregata* che appare per la prima volta in Italia nel XIV secolo, ma nel corso del XVI secolo diventa internazionale e panmediterraneo, quindi anche ottomano (*fırhane*). Tuttavia, il termine indica diversi tipi di nave a seconda del contesto geografico in cui viene utilizzato creando difficoltà nell'esatta individuazione del caso concreto, cfr. KAHANE, THÉZE, *The Lingua Franca in the Levant* cit., pp. 230-233; BOSTAN, *Osmalı Donanma Teyidü* cit., p. 33. Anche *saluqa* (*şidduh*) è termine di uso frequente ma di difficile determinazione. Si tratta

possiamo attuare un primo generico e basilare distinguo tra le imbarcazioni a remi (*cehri*) e quelle a vela (*yelken gemileri*)<sup>32</sup>.

Nella categoria delle navi a remi (distinte per numero di file di remi<sup>33</sup>) possiamo grosso modo individuare le seguenti tipologie<sup>34</sup>:

*Kadirga*; il nome deriva dal greco di epoca bizantina «*adtergo*» poiché entrato nell'uso ai tempi delle prime attività navali turche nelle coste del Mediterraneo orientale. Indica la tipica nave a remi utilizzata dalla marina ottomana (circa ventisei file di remi) e corrisponde alla galera<sup>35</sup>.

*Kalyon*; il nome deriva dal veneto «galeotta» ed è l'imbarcazione preferita dai pirati e corsari turchi; si tratta di una galera leggera il cui numero di rematori varia tra i sedici e i ventiquattro per fila<sup>36</sup>.

*Pergeme* (brigantino); nel XVI secolo sta ad indicare «piccolo bastimento sottile da scorta, a vele latine e remi con dodici o ventiquattro banchi»<sup>37</sup>.

*Baysarda* (bastarda); galera pesante di forma rotonda con ampia poppa che richiede da ventisei rematori per fiancata, fino ad un massimo di trentasei; si distingue a sua volta in diversi tipi in base alle dimensioni, principalmente media (*orta*) e grande, detta «imperiale» (*büyük*)<sup>38</sup>. Proprio quest'ultima denominazione rappresenta la tipica *baysarda*, divenuta per antonomasia la nave che ospita il *kapudan paşa*, il *kapudan-ı derya* o, persino, il Sultano.

*Marma*<sup>39</sup>; come è stato fatto notare, «it is the only one of the [...] terms under consideration that has survived in Turkish as a living word, but it is today applied to an entirely different type of craft»<sup>40</sup>. Soucek ritiene che potrebbe trattarsi di una sorta di galera di dimensioni maggiori rispetto alla tipica galera, utilizzata essenzialmente per usi commerciali. Il termine, ad ogni

di una parola di probabile derivazione anglosassone, acquisita dall'ottomano attraverso l'arabo *Kanazuk*. THIEZE, *The Lingua Franca in the Levant* cit., pp. 221-223; BOSTAN, *Osmanlı Bahriye Teykildir* cit., p. 94.

32. Le imbarcazioni a vela possiedono anch'esse delle file di remi, per ciò stesso sarebbe più corretto parlare di navi esclusivamente a remi e di navi a vela e remi. Nella sua opera sull'Impero ottomano dal 1683, il conte Luigi Ferdinando Marsigli, diplomatico al servizio degli Asburgo, intitolava il capitolo dedicato all'Arsenale di Galata «De Legni da Remo e Vela e Da Sola Vela che fabbricansi nell'Arsenale», cfr. LUIGI FERDINANDO MARSIGLI, *Stato militare dell'Impero Ottomano / L'état militaire de l'Empire Ottoman*, Den Haag-Amsterdam 1732 (rist. anastatica, Akademische Druck 1972), parte I, p. 139.

33. «Banchi, che sono quelle Piazze, o Lochi fra i Palamenti, dove sono i Remiganti» cit., in *ibidem*.

34. La vocalizzazione dei termini utilizzati per denominare le singole imbarcazione non è, per ovvie ragioni, uniforme nel tempo. Cfr., SUAT SOUCEK, *Certain Types of Ships in Ottoman-Turkish Terminology*, in «Turcica», 7, 1975, p. 233.

35. «Galera, che dà Turchi è detta GRATERE in tutto alla nostra corrisponde. Né tempi antichi solva esser lunga di cinquanta cinque ARSCIN», cfr. MARSIGLI, *Stato militare* cit., p. 139.

36. «Galeotta è quella medesima praticata da noi con diciannove fino a ventiquattro Banchi», cfr. MARSIGLI, *ibidem*.

37. KAHANE, THIEZE, *The Lingua Franca in the Levant* cit., pp. 105-106; BOSTAN, *Osmanlı Bahriye Teykildir* cit., p. 84. «Berghend'e, ch'è l'incasso, che Brigantino, si arma con diciotto, o diciannove Banchi», cfr. MARSIGLI, *ibidem*.

38. KAHANE, THIEZE, *The Lingua Franca in the Levant* cit., pp. 100-101; BOSTAN, *Osmanlı Bahriye Teykildir* cit., p. 86.

39. KAHANE, THIEZE, *The Lingua Franca in the Levant* cit., p. 141; BOSTAN, *Osmanlı Bahriye Teykildir* cit., p. 87.

40. SOUCEK, *Certain Types of Ships* cit., p. 236.

modo, fu applicato nel tempo a imbarcazioni diverse e alla fine del XVII indica una galera da guerra particolarmente grande<sup>41</sup>.

Nel raggruppamento delle navi a vela individuiamo i seguenti tipi di imbarcazione:

*Kalyon*; il termine galeone conosce diversi usi nel tempo<sup>42</sup>; in turco designa genericamente le navi da guerra. Solo dopo la guerra di Candia (1644-1669), la flotta ottomana cominciò ad utilizzare dei galeoni con caratteristiche simili a quelle delle potenze europee.

*Kahve*; è la versione turca dell'italiano «cocca», l'imbarcazione con la vela quadra, e rappresenta la tipica nave mercantile ottomana fin dalla seconda metà del XIV secolo.

*Ayaz gemisi*; nome generico che indica una nave da guerra con funzione di cannoniera.

*Karaka*; il nome deriva dalle lingue europee (in italiano «caracca») e indica una nave mercantile con tre alberi e almeno una vela latina, non molto diffusa tra gli Ottomani<sup>43</sup>.

Nell'Oceano Indiano le spedizioni ottomane di una certa importanza non furono numerose e i successi delle flotte, formate essenzialmente da galere, furono di portata modesta. L'importanza della tradizionale via delle spezie, a partire dal secondo quarto del XVI secolo, dopo il periodo di crisi dovuto alla scoperta della rotta passante per il Capo, lascia comunque intendere che le galere ottomane di Suez difesero con successo il commercio arabo dagli attacchi portoghesi.

Grazie ai documenti ottomani è possibile affermare che la principale funzione degli Ottomani, nel Mar Rosso e nell'Oceano Indiano consiste nella difesa dei pellegrini sulla via della Mecca, oltre a quella, altrettanto importante, di tutelare i commercianti arabi. Da un documento della serie *Mühimme Defterleri* («Registri degli Affari Importanti»<sup>44</sup>) risulta che nel 1564 fu ordinato al *beylerbeyi* d'Egitto di preparare la flotta contro le navi dei «malfattori portoghesi», capaci di «recar danno alle navi di mercanti provenienti via mare dall'India»<sup>45</sup>. Fernand Braudel e Colin Imber<sup>46</sup> sostengono, però, che la buona difesa ottomana contro i Portoghesi nell'area del Mar Rosso sia la conseguenza diretta dell'incapacità dei Portoghesi di tutelare anche quella zona. Effettivamente, la ragione per cui i Portoghesi conseguirono maggiori successi nel Golfo Persico piuttosto che nel Mar Rosso può essere giustificato dalla minore distanza del Golfo da Goa rispetto a quella esistente con il Mar Rosso.

41. «MAONIA è una specie di quelle Galeone usate de' Veneziani, che contano vinti sei Banchi», cfr. MARINOLI, *Stato militare* cit., p. 140. «L2 MAONIA scogliono averne quattro [cannoni, N.d.A.] nella Cevena, con palle di 16. Ocche l'una, quattro Falconetti sopra il Castello, ed un altro Cannoce pre parte, due nel sito delle Puppe sopra il Timone, e due altri ne' fianchi della medesima con sei piovieri fra i remi, contandosi la somma de' pezzi di questo Legno accendentesi», cfr. MARINOLI, *ivi*, p. 142.

42. Possono distinguersi diverse fasi relative all'uso del termine «galeone». In particolare, durante la Crociata designa un tipo specifico di nave da guerra; successivamente, con il periodo delle c.d. *Supreme Geographiche* diventa l'imbarcazione spagnola che va e viene dalle Americhe.

43. SOUCEK, *Certain Types of Ships* cit., p. 248.

44. Nel testo a seguire saranno indicati come M.D.

45. M.D. 6:122-236.

46. FERNAND BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Einaudi, Torino 1981, p. 602; IMBER, *The Navy of Süleymân the Magnificent* cit., p. 223.

Non va comunque trascurata la situazione di insicurezza che regnava nel Golfo Persico rispetto al Mar Rosso. Quest'ultimo, infatti, era una sorta di lago ottomano, mentre il Golfo Persico, con la contemporanea presenza delle bellicose tribù arabe e dei Safavidi, entrambe in conflitto perenne con gli Ottomani, consentiva ai Portoghesi di penetrare nelle acque del Golfo con una certa facilità, situazione impensabile, al contrario, nel Mar Rosso.

**L'Arsenale Imperiale Ottomano** La base delle forze navali ottomane era l'Arsenale Imperiale Ottomano (*Osmanlı Tersâne-i Âmire*) di Galata, il più grande di tutta l'area mediterranea, che nel 1526, durante il regno del sultano Yavuz Selim, sostituì in importanza quello di Gallipoli (*Gelibolu*)<sup>47</sup>. Esso era costituito da diversi moli, da edifici amministrativi, da innumerevoli depositi di legname e munizioni, officine, una prigione ed una moschea. La ragione principale per cui Galata sostituì Gelibolu quale primo arsenale dell'Impero, va individuata nelle mutate condizioni geostrategiche. Venuta meno l'esigenza di tenere sotto pressione Costantinopoli, ora si trattava di rendere più funzionale, per un Impero con mire espansionistiche in direzione dell'Europa, la posizione dell'arsenale rispetto alla capitale stessa, che godeva, tra le altre cose, di un sito quale il Corno d'Oro (*Haliç*). Altri arsenali di una certa importanza per le attività navali, militari e non, dell'Impero erano quello di Sinop (*Sinop Tersânesi*)<sup>48</sup> nel Mar Nero, quello di Izmit (*Izmit Tersânesi*)<sup>49</sup> e quello di Suez (*Süvey Tersânüsü*) per l'attività nel Mar Rosso.

La struttura dell'organigramma istituito presso l'Arsenale ottomano è piuttosto complessa, ma in linee molto generali, può dirsi che il suo personale si divideva in due categorie<sup>51</sup>:

*riâî*<sup>52</sup>; si tratta di coloro che erano impegnati materialmente nella costruzione delle navi e dell'equipaggiamento necessario per le operazioni in mare. Questa categoria comprende i *müsellem*, vale a dire quei membri della popolazione musulmana che offrono un servizio civile in cambio dell'esenzione dall'*avârız*, il servizio militare; i *piyade*<sup>53</sup>, cioè membri di un gruppo che possiede un

47. L'arsenale di Gelibolu venne costruito nel 1390 quando regnava il sultano Bayezid I, in una posizione strategicamente interessante, poiché da lì era possibile controllare l'ingresso dei Dardanelli contro le navi provenienti dal Mar di Marmara. Fu proprio da Gelibolu che gli eserciti ottomani affrontarono la traversata dalla sponda anatolica a quella europea (*Rumelia*). L'arsenale di Gelibolu svolgeva la funzione essenziale di assicurare le comunicazioni tra le due parti dell'Impero e, nel contempo, fungeva da base per le incursioni contro i Veneziani. Proprio per la sua importanza strategica l'Arsenale di Gelibolu aveva mantenuto il ruolo di primo arsenale dell'Impero anche durante i regni di Mehmet e di Bayezid, nonostante la costruzione dell'Arsenale di Galata risalisse alla conquista di Costantinopoli, cfr. HALI İNALCIK, *Osmanlı Gelibolu*, in Elz. II, pp. 983-987; İNANIR, *The Navy of Süleyman the Magnificent* cit., p. 236.

48. BOSTAN, *Osmanlı Bahriye Tefhîlâtı* cit., pp. 17-19.

49. L'arsenale di Izmit, *Izmit Tersânesi*, era denominato anche *Fatihîlül Tersânüsü*.

50. BOSTAN, *Osmanlı Bahriye Tefhîlâtı* cit., pp. 19-20.

51. *İzî*, pp. 16-18.

52. Questo termine riprende il plurale fratto del termine arabo *riâî*, lex. «uomo» (plurale, appunto, *riâîl*) e sta ad indicare le forze operaie, prive di specifiche competenze artigianali.

53. Con il termine *piyade* si intende anche la fanteria. In luogo di questo termine, che è persiano, si utilizza anche il corrispondente termine turco *yaya*.

[illegible][illegible][illegible][illegible][illegible]

99. The purpose of the study was to determine the effect of the use of the computer on the learning of the English language. The results of the study showed that the use of the computer had a positive effect on the learning of the English language. The study also found that the use of the computer had a positive effect on the learning of the English language. The study also found that the use of the computer had a positive effect on the learning of the English language.

[illegible][illegible]
$$f(x) = \frac{1}{2}x^2 - 3x + 4$$
[illegible]

● **Unit 1** **Unit 2** **Unit 3** **Unit 4** **Unit 5** **Unit 6** **Unit 7** **Unit 8** **Unit 9** **Unit 10** **Unit 11** **Unit 12** **Unit 13** **Unit 14** **Unit 15** **Unit 16** **Unit 17** **Unit 18** **Unit 19** **Unit 20** **Unit 21** **Unit 22** **Unit 23** **Unit 24** **Unit 25** **Unit 26** **Unit 27** **Unit 28** **Unit 29** **Unit 30** **Unit 31** **Unit 32** **Unit 33** **Unit 34** **Unit 35** **Unit 36** **Unit 37** **Unit 38** **Unit 39** **Unit 40** **Unit 41** **Unit 42** **Unit 43** **Unit 44** **Unit 45** **Unit 46** **Unit 47** **Unit 48** **Unit 49** **Unit 50** **Unit 51** **Unit 52** **Unit 53** **Unit 54** **Unit 55** **Unit 56** **Unit 57** **Unit 58** **Unit 59** **Unit 60** **Unit 61** **Unit 62** **Unit 63** **Unit 64** **Unit 65** **Unit 66** **Unit 67** **Unit 68** **Unit 69** **Unit 70** **Unit 71** **Unit 72** **Unit 73** **Unit 74** **Unit 75** **Unit 76** **Unit 77** **Unit 78** **Unit 79** **Unit 80** **Unit 81** **Unit 82** **Unit 83** **Unit 84** **Unit 85** **Unit 86** **Unit 87** **Unit 88** **Unit 89** **Unit 90** **Unit 91** **Unit 92** **Unit 93** **Unit 94** **Unit 95** **Unit 96** **Unit 97** **Unit 98** **Unit 99** **Unit 100** **Unit 101** **Unit 102** **Unit 103** **Unit 104** **Unit 105** **Unit 106** **Unit 107** **Unit 108** **Unit 109** **Unit 110** **Unit 111** **Unit 112** **Unit 113** **Unit 114** **Unit 115** **Unit 116** **Unit 117** **Unit 118** **Unit 119** **Unit 120** **Unit 121** **Unit 122** **Unit 123** **Unit 124** **Unit 125** **Unit 126** **Unit 127** **Unit 128** **Unit 129** **Unit 130** **Unit 131** **Unit 132** **Unit 133** **Unit 134** **Unit 135** **Unit 136** **Unit 137** **Unit 138** **Unit 139** **Unit 140** **Unit 141** **Unit 142** **Unit 143** **Unit 144** **Unit 145** **Unit 146** **Unit 147** **Unit 148** **Unit 149** **Unit 150** **Unit 151** **Unit 152** **Unit 153** **Unit 154** **Unit 155** **Unit 156** **Unit 157** **Unit 158** **Unit 159** **Unit 160** **Unit 161** **Unit 162** **Unit 163** **Unit 164** **Unit 165** **Unit 166** **Unit 167** **Unit 168** **Unit 169** **Unit 170** **Unit 171** **Unit 172** **Unit 173** **Unit 174** **Unit 175** **Unit 176** **Unit 177** **Unit 178** **Unit 179** **Unit 180** **Unit 181** **Unit 182** **Unit 183** **Unit 184** **Unit 185** **Unit 186** **Unit 187** **Unit 188** **Unit 189** **Unit 190** **Unit 191** **Unit 192** **Unit 193** **Unit 194** **Unit 195** **Unit 196** **Unit 197** **Unit 198** **Unit 199** **Unit 200** **Unit 201** **Unit 202** **Unit 203** **Unit 204** **Unit 205** **Unit 206** **Unit 207** **Unit 208** **Unit 209** **Unit 210** **Unit 211** **Unit 212** **Unit 213** **Unit 214** **Unit 215** **Unit 216** **Unit 217** **Unit 218** **Unit 219** **Unit 220** **Unit 221** **Unit 222** **Unit 223** **Unit 224** **Unit 225** **Unit 226** **Unit 227** **Unit 228** **Unit 229** **Unit 230** **Unit 231** **Unit 232** **Unit 233** **Unit 234** **Unit 235** **Unit 236** **Unit 237** **Unit 238** **Unit 239** **Unit 240** **Unit 241** **Unit 242** **Unit 243** **Unit 244** **Unit 245** **Unit 246** **Unit 247** **Unit 248** **Unit 249** **Unit 250** **Unit 251** **Unit 252** **Unit 253** **Unit 254** **Unit 255** **Unit 256** **Unit 257** **Unit 258** **Unit 259** **Unit 260** **Unit 261** **Unit 262** **Unit 263** **Unit 264** **Unit 265** **Unit 266** **Unit 267** **Unit 268** **Unit 269** **Unit 270** **Unit 271** **Unit 272** **Unit 273** **Unit 274** **Unit 275** **Unit 276** **Unit 277** **Unit 278** **Unit 279** **Unit 280** **Unit 281** **Unit 282** **Unit 283** **Unit 284** **Unit 285** **Unit 286** **Unit 287** **Unit 288** **Unit 289** **Unit 290** **Unit 291** **Unit 292** **Unit 293** **Unit 294** **Unit 295** **Unit 296** **Unit 297** **Unit 298** **Unit 299** **Unit 300** **Unit 301** **Unit 302** **Unit 303** **Unit 304** **Unit 305** **Unit 306** **Unit 307** **Unit 308** **Unit 309** **Unit 310** **Unit 311** **Unit 312** **Unit 313** **Unit 314** **Unit 315** **Unit 316** **Unit 317** **Unit 318** **Unit 319** **Unit 320** **Unit 321** **Unit 322** **Unit 323** **Unit 324** **Unit 325** **Unit 326** **Unit 327** **Unit 328** **Unit 329** **Unit 330** **Unit 331** **Unit 332** **Unit 333** **Unit 334** **Unit 335** **Unit 336** **Unit 337** **Unit 338** **Unit 339** **Unit 340** **Unit 341** **Unit 342** **Unit 343** **Unit 344** **Unit 345** **Unit 346** **Unit 347** **Unit 348** **Unit 349** **Unit 350** **Unit 351** **Unit 352** **Unit 353** **Unit 354** **Unit 355** **Unit 356** **Unit 357** **Unit 358** **Unit 359** **Unit 360** **Unit 361** **Unit 362** **Unit 363** **Unit 364** **Unit 365** **Unit 366** **Unit 367** **Unit 368** **Unit 369** **Unit 370** **Unit 371** **Unit 372** **Unit 373** **Unit 374** **Unit 375** **Unit 376** **Unit 377** **Unit 378** **Unit 379** **Unit 380** **Unit 381** **Unit 382**

B1. Il governo può aumentare anche in qualche maniera, sempre a un costo di denaro, la rete di trasporto

biacca per calafatare; duecento cantari di filo di corda franco (*şengir*)<sup>62</sup>; diecimila *arşun*<sup>63</sup> di abbigliamento da mare; venti paia (*çifti*) di pennoni (*şeren ağacı*); duecento cantari di linseme (*ic yağ*); cinquecento remi (*kürek*); venti artiglieri (*aspa*); un migliaio di «prodi giovani (*gençleri yüslere*) d'Anatolia (*Rum*)»<sup>64</sup>.

La flotta  
ottomana  
nel Mar Rosso  
e nel Golfo  
Persico

Il documento su citato dimostra chiaramente che gli Ottomani ereditarono il porto e l'arsenale mamelucco di Suez<sup>65</sup>, allorché conquistarono l'Egitto nel 1517 e cercarono immediatamente di trarre profitto dalla posizione geostrategica appena acquisita per uscire dagli ormai angusti limiti mediterranei, proiettandosi verso il Mar Rosso e l'Oceano Indiano. Un ammiraglio ottomano, Selman Re'is condusse la spedizione per l'occupazione dello Yemen nel biennio 1525-27<sup>66</sup>. Aden, invece, venne conquistata da Khadim Süleyman Paşa nel 1538 lungo il cammino per Diu, in India, prima del celebre scontro con i Portoghesi<sup>67</sup>. Queste operazioni militari avvenivano ventun'anni dopo il riconoscimento degli Ottomani quali «protettori dei *Harāmıyın*» da parte dello sceriffo della Mecca (*şarîf al-Makka*), Barakât, e dopo la richiesta di aiuto e supporto da parte dei musulmani in lotta contro il *negus* d'Abissinia. In pratica, il risultato dell'egemonia esercitata nell'area dall'Impero ottomano rese il Mar Rosso un lago ottomano, vanificando così i tentativi portoghesi di inserirsi nelle vicende del traffico commerciale locale e di lungo raggio.

Solo nel 1541 i Portoghesi riuscirono ad effettuare un'operazione militare nel Mar Rosso, fornendo supporto al sovrano cristiano d'Abissinia, il *negus*, contro i musulmani africani guidata da Ahmad Grîfi<sup>68</sup>, ma il loro sostegno non fu determinante per le sorti del conflitto. Nel 1547, inoltre, i Portoghesi non seppero trarre vantaggio dalla situazione di disordine presente ad Aden, con gli Ottomani assolutamente incapaci di tenere sotto controllo la situazione. Suez risultava così una roccaforte quasi inespugnabile da cui gli Ottomani potevano organizzare delle operazioni contro i Portoghesi nel Mar Arabico e nel Golfo Persico.

Oltre alla flotta di stanza a Suez, vi era anche una piccola squadra stanziata a Mokha, in Yemen, preposta alla difesa dell'ingresso nel Mar Rosso, il *bâb al-Mandab*. A capo di questa flotta v'era un ammiraglio indipendente da quello di Suon,

venuta da un'epoca all'altra e da regione a regione. La precisione del tono del documento permette di stabilire che si tratta del cantaro egiziano (*miqrî*), corrispondente all'incirca a 45 hg., cfr. MICHEL LESURE, *Un document Ottoman de 1525 sur l'Inde Portugaise et les Pays de la Mer Rouge*, in «Mare Luso-Indicum» (MLI), 3, 1976, p. 153.

62. Franco (turco «*şengir*» o «*şenec*», arabo «*şifanş*» «*şifanş*») è il termine generico con cui venivano designati fin dai tempi delle Crociate gli europei giunti in Terre d'Islam con intenti bellici.

63. L'*arşun* è l'unità di misura di lunghezza ottomana e si aggira intorno ai 60-70 cm.

64. Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi, E. 6455, ff. 1 righe 10-11.

65. Una delle migliori fonti sull'arsenale di Suez (*Sûneye Tirdihân*) è EUGENIO AZEVEDO (a cura di), *Rilazioni degli ambasciatori veneti al Senato*, Firenze 1865-1893.

66. Per la descrizione degli eventi, secondo la prospettiva portoghese del capitano Membrança, vedasi LUCIANO RIBEIRO, *Em torno do primeiro cerco de Diu*, in «*Studia*», 13-14 (1964).

67. Le fonti per la ricostruzione del primo assedio di Diu sono numerose, ma di particolare interesse sono KATİB ÇELEBİ, *sublet ul-fihâr* cit.; LOPO DE SOUSA COUTINHO, *Livros primeiro e segundo do cerco que os turcos fizeram à fortaleza de Diu, 1558 setembro 15*, Coimbra, Cod. 51-VII-7; FRANCISCO ASSUNÇÃO, *O primeiro cerco que os Turcos fizeram na fortaleza de Diu*, Coimbra 1981.

68. Per approfondimenti sulla figura di Ahmad Grîfi, cfr. J. SPENCER TRIMINGHAM, *Islam in Ethiopia*, Frank Cass & Co., London 1965, pp. 83 ss.

che portava il titolo di *Müezzim kapudan-ı* (ammiraglio di Moha), e, anche di *Yemen kapudan-ı*, come risulta dai documenti ottomani<sup>69</sup>. Nel 1565 egli aveva la disponibilità di sei galere nella sua flotta, con rematori reclutati con la forza nelle prigioni egiziane, inviati dal *beylerbeyi* d'Egitto; costui aveva provveduto ad inviare a Moha materiali e supporto logistico vario, che proveniva dai magazzini di Suez<sup>70</sup>.

Secondo un documento, la flotta di Suez fu organizzata subito dopo la conquista dell'Egitto del 1517. Fino al 1560, però, essa dipendeva direttamente dall'ammiraglio d'Egitto (*Müezzim kapudan-ı*) residente ad Alessandria, che impartiva gli ordini anche alla flotta stanziata a Suez. Ma quello stesso anno venne presentata una petizione del *beylerbeyi* d'Egitto, in cui chiedeva al *divân* che venisse nominato un ammiraglio di Suez autonomo rispetto a quello di Alessandria, in quanto l'incarico di proteggere la via marittima dall'India era troppo importante perché lo si potesse assegnare ad un ammiraglio residente in una località così distante<sup>71</sup>.

Come nel caso del Grand'Ammiraglio (*kapudan-ı derya*) residente a Istanbul, anche l'Ammiraglio d'Egitto (*Müezzim kapudan-ı*) non era necessariamente coinvolto nelle operazioni militari in mare in prima persona. Per esempio, nella celebre spedizione del 1538, fu Hadım Süleyman Paşa, governatore d'Egitto (*Müezzim beylerbeyi*), e non l'ammiraglio d'Egitto (*Müezzim kapudan-ı*), il comandante della spedizione verso l'India (Gujarāt)<sup>72</sup>. Inoltre, tendenzialmente il *divân* impartiva gli ordini direttamente al governatore d'Egitto (*Müezzim beylerbeyi*), piuttosto che all'ammiraglio d'Egitto (*Müezzim kapudan-ı*)<sup>73</sup>.

Il solo tipo di imbarcazione da guerra che, per caratteristiche, poteva navigare nelle acque del Mar Rosso era la galera: così nella spedizione di Selman Reis del 1526 contro lo Yemen, la flotta era composta da venti galere, ventitré fuste e sette imbarcazioni non ben definite che parrebbero delle galere, cioè delle galere molto pesanti. Anche Piri Reis, in occasione della spedizione di Hormuz, comandava una flotta composta da trenta galere, barche e galeotte. La costante di tutte le spedizioni navali ottomane nell'area consiste nella dotazione navale: vi sono essenzialmente imbarcazioni poco adatte a navigare in ambienti oceanici e, per tale ragione, risultano inferiori a quelle portoghesi.

La conquista dell'Iraq avviene in seguito alla «campagna dei due irāq» (*irāq-ı gharbi*) del 1534, condotta da İbrāhīm Paşa<sup>74</sup> (raggiunto in un secondo momento dal sultano Süleyman), che permise all'Impero ottomano di acquisire l'Iraq arabo<sup>75</sup> (*irāq-ı Arabî*) e l'Iraq persiano (*irāq-ı Aseri*), con la conquista di Bagdad<sup>76</sup> e di Basra<sup>77</sup>, la quale, però, venne definitivamente conquistata soltanto nel 1546<sup>78</sup>. In

69. M.D.6.177.382 e M.D.4.51.340.

70. M.D.5.118.272.

71. M.D.6.122.257; M.D.6.128.270.

72. KATIR ÇELERİ, *tahfeti al-kibar fi esfir al-bihar*, p. 57.

73. Cfr., per esempio, M.D.6.177.382; M.D.5.118.272.

74. Sull'episodio vedi TAYFİ GÖKILGIN, *Arz ve Raportlar Güre İbrāhīm Paşa'nın İli Tullihleri ve Fimhat*, in «Belleten», 21 (1957), pp. 449 ss.

75. Con tale definizione si intende tradizionalmente la parte sud-occidentale dell'odierno Iraq.

76. La città era stata conquistata dai Safavidi nel 1508 d.C. / 914 a.H.

77. Vedi nota precedente.

78. Nel periodo intercorso tra il 1534 e il 1546, Basra è governata di fatto dai notabili locali (*ayân*) e

tale anno, l'Iraq divenne un *gulet* (*beylerbeyi*) e il porto di Basra una base navale ottomana con un piccolo arsenale<sup>79</sup> che, secondo un dato fornito da un viaggiatore veneziano, nel 1573 aveva quindici banchine<sup>80</sup>. Una squadra navale pattugliava il Golfo Persico, presumibilmente per controllare che non si verificassero attacchi portoghesi.

Gli Ottomani, comunque, non organizzarono mai una grande flotta con sede a Basra, per una serie di ragioni: innanzi tutto, i Portoghesi che nel 1514 conquistarono Hormuz si dimostrarono avversari ostici, tanto che non fu possibile cacciarli dall'isola; inoltre, Basra è situata in una zona priva di materie prime utili al sostentamento di una grande flotta con relativo arsenale ed era difficilmente raggiungibile. Quella che, da un punto di vista geostrategico, era una delle principali ragioni del successo ottomano, cioè l'irrimediabile disponibilità di risorse umane e materiali, è sottolineata dal caso di Basra. Un altro ostacolo alla costruzione di un grande arsenale a Basra, era senz'altro costituito dalle rivolte dei capi tribù arabi.

### Conclusioni

L'Impero ottomano nel XVI secolo dimostrò di essere una vera e propria potenza navale, seppure con i già sottolineati limiti nei mari oceanici. In tal senso, fondamentali furono le nuove conquiste territoriali legate alle imprese di Selim e Süleyman. A quell'epoca gli Ottomani diventano, dunque, padroni di tutti i porti del Mediterraneo orientale e meridionale (con l'eccezione di quelli del Marocco), e di quelli che consentono uno sbocco sul Mar Rosso e sul Golfo Persico. Non vanno inoltre scordati il Mar Nero e la via continentale carovaniera proveniente dall'Iran del nord. Per la prima volta dai tempi dell'Impero bizantino nel VII secolo, un solo stato controlla tutte le rotte commerciali dall'Oceano Indiano al Mediterraneo.

gli Ottomani si limitano ad esigere un tributo, pretendendo un rispetto formale minimo. La *ishaba* sarà pronunciata in nome del Sultano ottomano soltanto a partire dall'anno 1538. Tuttavia, il vero momento chiave nella storia dell'Iraq ottomano è rappresentato dagli eventi del 1546, allorché la circonvallazione contro il governo di Isambul determinando l'intervento di due spedizioni militari provenienti dall'Iraq centrale.

79. BOYAR, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı* cit., pp. 22-23.

80. IMBRO, *The Navy of Süleyman the Magnificent* cit., p. 273.

**Giancarlo Nonnoi** (Università di Cagliari)

*L'insularità come paradigma dell'utopia moderna*

**Safya Hamdi** (Università di Tunisi)

*L'île Bourbon et l'Irlande: le rêve ingénieur?*

**Luciano Martoca** (Università di Cagliari)

*La costruzione dell'identità nazionale nella Gran Bretagna settecentesca: temi e interpretazioni*

**László J. Nagy** (Università Szeged - Ungheria)

*Il problema di Cipro e l'allargamento a Est dell'Unione Europea*

**Raffaele Puddu** (Università di Cagliari)

*La guerra mediterranea e la difesa di Malta*

**Nicola Melis** (Università di Cagliari)

*Le tecnologie marittime degli Ottomani*

**Emanuela Usai** (Università di Cagliari)

*Le comunità ebraiche nell'Impero ottomano nel XVI secolo: il caso di Safed*

**Doré Moreno Martínez** (Università di Madrid)

*Continuidad y cambio en la Inquisición en tiempos de Carlos V*

**Josep Juan Vidal** (Università delle Isole Baleari)

*Las islas Baleares en la Historia de España*

**Francesco Manconi** (Università di Sassari)

*L'identità catalana della Sardegna*

**Bruno Anatra** (Università di Cagliari)

*Il prezzo della fede. Il suicidio delle galere nella Sardegna spagnola*

**Stefano Pira** (Università di Cagliari)

*Lo sguardo straniero sulla Sardegna moderna*

**Alessandra Stanganelli** (Università di Cagliari)

*L'identità delle isole attraverso la identità delle città. Cagliari nel rapporto Regno sardo-Corona d'Aragona*

**Gianfranco Tore** (Università di Cagliari)

*Guerra, politica e rapporti commerciali nella Sardegna sabauda*

**Marin Döberl** (Università di Vienna)

*"Es menester conservar los buenos y abatir los malos". La situazione nel regno di Sardegna nel 1711 descritta e analizzata da Juan Amar de Soría*

**Raimondo Turtas** (Università di Sassari)

*A proposito del contegno di San Gavino*

**Maria Bonaria Utban** (CNR, Istituto di Storia dell'Europa mediterranea, Cagliari)

*L'istituto del veguer e l'amministrazione della città di Cagliari. Alcune note preliminari*

• GLI AUTORI

• AGENDA MEDITERRANEA

• INTERNET

• LIBRI E PERIODICI

• DOCUMENTI

**Direttore**

**Antonio Sassu**

**Comitato scientifico**

**Abdelfettah Ammorat**

Université de Sfax

**Jose Luis Andreas Serrano**

Universidad de Murcia

**Giulio Angioni**

Università di Cagliari

**Ennio Benazzi**

Università di Cagliari

**Francesco Castro**

Università di Roma

"Tor Vergata"

**Carlo Felice Casula**

Università di Roma

**Lorenzo Chieffi**

Seconda Università di Napoli

**Luigi Cancian**

Università di Cagliari

**Claude Courlet**

Université de Grenoble

**Antonio D'Alòia**

Università di Parma

**Adriano Giannola**

Università di Napoli

**Jean Pierre Gilly**

Université de Toulouse

**Larby Jaydi**

Université de Rabat

**Salvatore Mannietti**

Sassari

**Antuella Martone**

Università di Sassari

**Guido Melis**

Università di Roma

"La Sapienza"

**Tuieb Mennoud**

Université de Alger

**Mercedes Molina Ibañez**

Universidad Complutense

de Madrid

**Arturo Parial**

Università di Bologna

**Giovanni Pitruzzella**

Università di Palermo

**Andrea Puhua**

Università di Cagliari

**Alberto Quadrio Curzio**

Università Cattolica

del Sacro Cuore, Milano

**Javier Sanz Castañeda**

CISC - Instituto de Economía

y Geografía, Madrid

**Abdelkader Sid Ahmed**

Université de Paris I

"Panthéon-Sorbonne"

ISSN 0014-1801



9 780806 799829